

3. Planungsbeispiel



Handlungserfordernisse zur Umsetzung des Nebenroutenkonzeptes: (Neu-) Befestigung von Straßen und Wegen, Öffnung von Einbahnstraßen, Fahrradstreifen und Querungshilfen.

Dabei sind auch die durch das neue Straßenausbaubeitragsgesetz entstandenen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, das für Ausbaumaßnahmen an bestehenden Straßen und Plätzen Beiträge der Anlieger vorsieht, wenn diesen durch die Möglichkeit der Inanspruchnahme der ausgebauten Verkehrsanlagen Vorteile geboten werden. Daher ist regelmäßig mit einem Widerstand der Anlieger gegen entsprechende Maßnahmen zu rechnen. Ein durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beauftragtes Rechtsgutachten¹⁰ hat jedoch gezeigt, dass bei vergleichsweise untergeordneten Maßnahmen eine Beitragspflicht nicht entsteht, wenn und soweit sie den Charakter der Verkehrsanlage nicht ändern, sondern (nur) erforderlich sind, um sie den durch die Verlegung des überörtlichen Fahrradverkehrs auf diese Route entstehenden zusätzlichen Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Entstehen dagegen mit größerem baulichem Aufwand erhebliche Verbesserungen auch für andere Verkehrsteilnehmer (z.B. durch Asphaltierung einer bisher unbefestigten Anliegerstraße), ist die Maßnahme beitragspflichtig.

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
Insbesondere bei Radrouten, die im verkehrsberuhigten Nebenstraßennetz geführt werden, ergeben sich häufig Probleme bei der Querung von größeren Verkehrsstraßen, die durch den Zwang zu Umwegen oder Wartezeiten die Attraktivität der Route mindern oder sogar ihre sichere Befahrbarkeit in Frage stellen. Die Karte "Handlungsbedarf" zeigt demgemäß im Verlauf des Pankower Bezirksnetzes etwa 40 Querungen mit Mängeln bzw. mit starken, d.h. besonders sicherheitsrelevanten Mängeln. In vielen dieser Fälle ist die Problematik durch Bordsteinabsenkungen, Markierungen, Gehwegvorstreckungen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse oder Mittelinseln zur Erleichterung der Querung starker Verkehrsströme lösbar. An einigen wenigen, aber im Netz besonders wichtigen Knoten werden voraussichtlich Maßnahmen an vorhandenen oder die Aufstellung neuer Lichtsignalanlagen erforderlich.

Auch hier gilt, dass die konkret zu treffenden Maßnahmen sich erst auf der Grundlage einer genauen Analyse des Einzelfalls bestimmen lassen, und im Rahmen der Konzeptentwicklung nur grob abgeschätzt werden kann, ob eine "routentaugliche" Querungsmöglichkeit

grundsätzlich realisierbar ist. Einige Knoten - vor allem im inneren Stadtraum - wurden wegen einer hohen Zahl von Unfällen mit Radfahrerbeteiligung als problematisch eingestuft, deren Ursachen jedoch erst noch zu ermitteln sind. Mehrere dieser Knoten stehen bereits auf der Prioritätenliste der Unfallkommission.

Geschwindigkeitsbegrenzungen

Auf Nebenstraßen, aber auch auf mäßig stark befahrenen Teilstrecken des Hauptnetzes können Radfahrer i.d.R. sicher auf der Fahrbahn geführt werden, wenn die Geschwindigkeit dort auf 30 km/h begrenzt wird. Auf einer ganzen Reihe von Strecken des für Pankow vorgeschlagenen Bezirksnetzes ist dies (noch) nicht der Fall, weil eine gewisse Verbindungsfunktion auch für den Kfz-Verkehr gegeben ist und/oder der Abschnitt durch den Linienbusverkehr genutzt wird. Hier muss im Einzelfall zwischen dem mit der Herstellung gesonderter Radverkehrsanlagen verbundenen Aufwand und den Beeinträchtigungen des Kfz- bzw. Busverkehrs durch eine Tempo-30-Regelung abgewogen werden.

Auf einigen Strecken außerhalb der Ortslage kann auch eine Reduzierung von Tempo 60 (oder mehr) auf Tempo 50 die Fahrradtauglichkeit einer Straße oder ihre Querbarkeit verbessern.

Sonstige ordnungsbehördliche Anordnungen

Die Tabelle "Handlungserfordernisse" weist darüber hinaus auf unterschiedliche Möglichkeiten hin, durch ordnungsbehördliche Anordnungen die Nutzbarkeit der vorgeschlagenen Fahrradrouten zu verbessern oder überhaupt erst zu ermöglichen. Dazu gehören u.a. die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer, die Ausweisung von Fahrradstraßen, auf denen die Radfahrer Priorität gegenüber dem weiterhin zugelassenen Kfz-Anliegerverkehr haben, die Freigabe von Gehwegen mit geringem Fußgängerverkehr oder von breiten Wegen in Parkanlagen oder durch die offene Landschaft sowie die Nutzung von Radwegeabschnitten in beiden Richtungen. In einigen Fällen werden bauliche Verbesserungen (z.B. Verbreiterung von Wegen) oder Markierungsarbeiten erforderlich, um solche Anordnungen zu ermöglichen.

Auch an vielen Knotenpunkten kann die Befahrbarkeit der vorgeschlagenen Routen noch verbessert werden, z.B. durch vorgezogene Haltelinien, separate Lichtsignale für Radfahrer

¹⁰ Gaßner, Groth, Siederer & Coll.: Straßenausbaubeitragsgesetzliche Fragen im Zusammenhang mit der Verbesserung der Radverkehr-Infrastruktur in Berlin. Expertise im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Juni 2007.

mit "Vor-Grün" oder so genannte "Fahrrad-schleusen" zur Erleichterung des Abbiegens. Das Nahbereichskonzept zeigt auf, an welchen Stellen von solchen Maßnahmen ein besonders hoher Nutzen für den Alltags-Radverkehr zu erwarten ist und ihnen eine besondere Priorität zugemessen werden sollte.

Die Wegweisung für Nahbereichsrouten sollte sich in das Konzept für die Gesamtstadt einbinden. (Planungsbüro Via: Hauptziele und Unterziele auf den Radialrouten des Berliner Hauptnetzes)

↑	Charlottenburg	10
🚲	Tiergarten	2,5
←	Potsdamer Platz	0,8

Wegweisung

Wegweisung hat die Primärfunktion, die Orientierung im Stadtraum zu erleichtern. Art und Umfang der Ausschilderung des Bezirksroutennetzes sollen an diesem Ziel ausgerichtet werden. Daneben kann eine an vielen Stellen im Bezirk präsente Wegweisung - auch in der Konkurrenz zur optisch dominanten Ausschilderung für den Kfz-Verkehr - zur "Sichtbarkeit" des Verkehrsmittels Fahrrad im Stadtraum beitragen, die Erreichbarkeit wichtiger Ziele auf - oft überraschend kurzen - Radwegen verdeutlichen und damit zur Nutzung des Fahrrades für bisher mit dem Auto zurückgelegte Wege motivieren.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass unterschiedliche Wegweisungs-Systeme verschiedener Träger und für verschiedene Wegezwecke schnell unübersichtlich werden und zudem schwer zu ergänzen oder auch nur aktuell zu halten sind. Bezirkliche Fahrrad-Wegweisungen sollten deshalb in das System der Wegweisung für die Hauptrouten eingebunden werden (die ihrerseits der bundesweit durch die FGSV¹¹ empfohlenen Typen-Beschilderung folgt), d.h. die gleichen Wegweiser-Typen (Zwischenwegweiser, Pfeilwegweiser, Tabellenwegweiser), das gleiche Erscheinungsbild (Fahrrad-Piktogramm, Farbe, Format, Schriften...) und die gleichen Informationen (Haupt- und Nebenziele, Entfernungsangaben) bieten. Die

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrsweisen: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, 1999.



Daten zur Ausschilderung des Berliner Fahrrad-routen-Hauptnetzes sind in einer "VP-Info-Datenbank" zusammengefasst, auf die auch die Bezirke zugreifen können, um ihre örtlichen Verbindungen ohne Reibungsverluste in das Hauptroutennetz zu integrieren.

Wie bei den Hauptrouten sollte auch auf den Wegweisern von bezirklichen Routen auf eine Benennung oder Nummerierung der Routen verzichtet werden, da diese bei einem engmaschiger werdenden Netz letztlich mehr Verwirrung als Orientierung stiften. Die Wegweiser sollten sich vielmehr auf die über die jeweilige Route erreichbaren Ziele (einschließlich Entfernungsangaben) konzentrieren. Auf gleich laufende touristische Routen kann durch Zusatzplaketten hingewiesen werden.

Anders als bei den Hauptrouten sollte an erster Stelle jedoch nicht ein "Fernziel", sondern ein wichtiges Ziel (i.d.R. ein Ortsteil) im mittleren Entfernungsbereich angegeben werden, da dies der Intention der Bezirksrouten besser entspricht und die Fernziele im äußeren Vorortring oder jenseits der Bezirksgrenzen teilweise erst längerfristig angebunden werden können und nur für vergleichsweise wenige Nutzer von Interesse sind.

Wie bei den Hauptrouten ist für die radialen Express-Routen des Bezirksnetzes eine asymmetrische Ausschilderung denkbar, die stadteinwärts Ziele in größerer Entfernung aufführt, als stadtauswärts. Bezirksgrenzen sind für die potenziellen Nutzer nicht relevant, so dass bei

der Zielbenennung stets einem "wichtigen" Ziel im Nachbarbezirk einem vergleichsweise unwichtigen im eignen Bezirk der Vorzug zu geben ist.

So sollte z.B. die Route Pa 9 nicht bereits am Märkischen Viertel mit "Weißensee" ausgeschildert werden, sondern zunächst mit "Niederschönhausen / Rosenthal", dann mit "Pankow, Kirche / Niederschönhausen", dann mit "U/S Pankow / Pankow, Kirche" usw., und schließlich auch auf Ziele jenseits der Bezirksgrenzen wie das "Sportforum Hohenschönhausen" hingewiesen werden. Bei den eher wenigen und tendenziell besser informierten Radfahrern, die ein weit entferntes Ziel haben, wird dabei vorausgesetzt, dass sie wesentliche Zwischenziele ihrer Route einordnen können, im Beispielfall also wissen, dass sie Weißensee über Niederschönhausen und Pankow-Ortsmitte erreichen.

In einem dicht geknüpften Routennetz kann und muss nicht jeder Routenabschnitt und jeder Knoten für Radfahrer gesondert ausgeschildert werden. Viele der für Pankow vorgeschlagenen Routen sind auf großen Teilabschnitten "selbsterklärend", d.h. sie folgen den bereits für den Autoverkehr ausgeschilderten oder schon mangels Alternativen kaum zu verfehlenden Verbindungen zwischen den Ortsteilen des Bezirks. So sind die Wege etwa von der Schönhauser Allee über die Berliner Straße zur Ortsmitte von Pankow oder von Blankenburg über Karow nach Buch auch ohne Radverkehrs-Wegweisung ohne weiteres auffindbar.

3. Planungsbeispiel

Eine Ausschilderung wird dagegen überall dort empfohlen, wo die Routen von den bekannten Schwerelinien des Verkehrs abweichen, etwa um problematische Abschnitte ohne geeignete Radverkehrsanlagen zu umfahren, wie es z.B. bei der Parallelführung zur Berliner Straße in Weißensee oder der Verbindung zwischen Pankow Ortsmitte und Niederschönhausen der Fall ist. Auch auf "quer" zu den natürlichen Orientierungslinien verlaufenden tangentialen und diagonalen Radrouten kann auf eine Wegweisung kaum verzichtet werden. Weiterhin wird eine Wegweisung überall dort empfohlen, wo sich Routen kreuzen oder verzweigen. Insbesondere sollte dort, wo Ziele auf Nebenrouten oder auf den vorgeschlagenen Ergänzungsrouten vom Fahrradruuten-Hauptnetz aus erreicht werden können, die Hauptnetz-Wegweisung entsprechend ergänzt werden. Aber auch Gabelungen und Abzweige innerhalb des bezirklichen Routennetzes bedürfen i.d.R. einer solchen Ausschilderung. Und nicht zuletzt sollte auf die (nach der Netzkonzeption möglichst wenigen) wichtigen Nahbereichsziele hingewiesen werden, die auch bei einem dicht geknüpften Netz abseits der Routen liegen.

Entsprechende Empfehlungen zur Wegweisung finden sich in den Routensteckbriefen in Abschnitt 5. Diese können ein in den Details der Standorte und der aufzunehmenden Ziele auszuarbeitendes Wegweisungskonzept jedoch nicht ersetzen.

Da die Wegweisung nicht auf Routen-Nummern oder -Bezeichnungen und nicht auf Fernziele am Ende der jeweiligen Route Bezug nimmt, sondern sich auf die Erreichbarkeit wichtiger Ziele im mittleren Entfernungsbereich konzentriert, muss mit der Ausschilderung nicht bis zur Fertigstellung der Route in ihrer gesamten Länge gewartet werden (die auf schwierig realisierbaren Teilabschnitten mit geringer Priorität erst über einen größeren Zeitraum möglich sein wird). Vielmehr können in sich sinnvolle und nützliche Teilabschnitte ausgeschildert werden, sobald eine sichere und von den Standards her akzeptable Befahrbarkeit erreicht ist und die Wegweisung somit eine echte Hilfe bei der Orientierung bieten kann.

In einigen Fällen weist das Routenkonzept provisorische Umfahrungsmöglichkeiten aus, weil davon auszugehen ist, dass die eigentlich angestrebte Routenführung erst längerfristig realisierbar sein wird, z.B. in Heinersdorf und in Französisch Buchholz. Diese von den üblichen

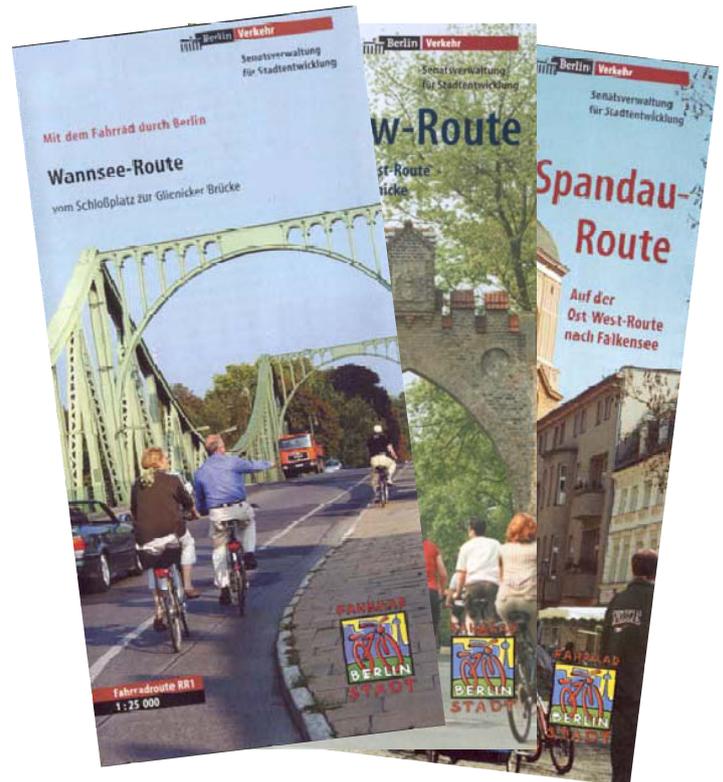
Orientierungsmustern abweichenden Wegealternativen sind auch Ortskundigen oft kaum bekannt. Abhängig von der voraussichtlichen Dauer des Provisoriums sollte auch hier eine Ausschilderung geprüft werden, ggf. mit einem entsprechenden Hinweis zu Beginn der abweichenden Wegstrecke (z.B. "Umfahrung Ortskern Heinersdorf").

Kommunikation des Routennetzes

Bei dem vorgeschlagenen bezirklichen Fahrradruutenetz handelt es sich zunächst um eine Planung. Die darin vorgesehenen Routen sind teilweise schon gut befahrbar, in vielen Bereichen sind jedoch noch Maßnahmen erforderlich, die eine durchgehend sichere und angenehme Befahrbarkeit erst möglich machen. Bis dahin stellen die Routen also Planungsempfehlungen für die öffentliche Verwaltung dar und können allenfalls auf Teilstrecken bereits als Fahrempfehlungen für die potenziellen Nutzer dienen.

Dennoch ist es wünschenswert und sinnvoll, bereits zu einem frühen Zeitpunkt sowohl die Routenplanung als auch die bereits bestehenden fahrradfreundlichen Fahrmöglichkeiten im Bezirk breit zu kommunizieren, um das Engagement der öffentlichen Hand für den Fahrradverkehr zu verdeutlichen, die Diskussion anzuregen und zur stärkeren Nutzung des Fahrrades für Alltagswege zu motivieren. Dabei müssen Planungsempfehlungen und Fahrempfehlungen an die Nutzer deutlich unterscheidbar sein.

Als zentrales Informationsmedium wird eine Fahrradkarte für den Bezirk vorgeschlagen, die ähnlich wie in Charlottenburg-Wilmersdorf und in Lichtenberg, auf einer amtlichen Kartengrundlage erstellt und in den Bürgerämtern und anderen öffentlichen Stellen zum Selbstkostenpreis erhältlich ist. Diese sollte folgende Informationen enthalten:



- Vorhandene Radverkehrsanlagen, mit Bewertung,
- Eignung des übrigen Straßen- und Wegenetzes für den Fahrradverkehr (mindestens für alle Strecken mit mehr als lokaler Verbindungsfunktion, insbesondere für alle Strecken im Haupt- und Nebennetz, auch wo dieses noch nicht ausgeschildert ist),
- bereits gut befahrbare Teilstrecken des Haupt- und Bezirksroutennetzes als herausgehobene Empfehlungen,
- besondere Problempunkte bzw. Problem-bereiche für Radfahrer,
- wichtige Ziele des Radverkehrs, insbesondere die Haltestellen von U- und S-Bahn und die zentralen Versorgungsbereiche des Bezirks.

Mit einer solchen bestandsorientierten Karte wird die individuelle Routenplanung erleichtert, die wegen der Vielzahl unterschiedlicher Wegewünsche auch außerhalb des Routennetzes immer ihre Bedeutung behalten wird.

Als Zusatzinformation sollte in einer Nebenkarte (z.B. auf der Rückseite) das gesamte geplante (Haupt- und Bezirks-) Routennetz veröffentlicht und näher beschrieben werden; dabei ist jedoch deutlich zu machen, dass dieses Netz noch nicht in allen Teilen fertig gestellt ist und insofern noch keine Routenempfehlung darstellt. Nützlich ist weiterhin ein ÖPNV-Netzplan, da eine Aufnahme der straßengebundenen öffentlichen Verkehrsmittel in die Hauptkarte

mit radverkehrsbezogenen Informationen konkurrieren würde und darstellungstechnisch schwer lösbar ist. Als weitere Zusatzinformation können jeweils aktuelle Planungen für den Ausbau von Radverkehrsanlagen aufgenommen werden.

Hinweise auf mehr oder weniger fahrradrelevante private Dienstleistungen (z.B. Gaststätten, Reparaturmöglichkeiten, Einzelhandelsbetriebe) können zur Finanzierung beitragen, sind jedoch schwierig aktuell zu halten. Touristische Hinweise sind in einer auf einen Bezirk begrenzten und auf Alltagswege orientierten Karte nicht notwendig.

Als Grundlage für eine solche Fahrradkarte kann die für die Erarbeitung des Routennetzes ohnehin notwendige Bestandsaufnahme dienen, die entsprechend aufzuarbeiten ist. Für den Bezirk Pankow wurde im Rahmen von „SpiCycles“ ein entsprechender Vorschlag auf der Grundlage der Bezirkskarte 1:20.000 erarbeitet, der noch

für den Teilbereich innerhalb der Ringbahn zu ergänzen wäre.

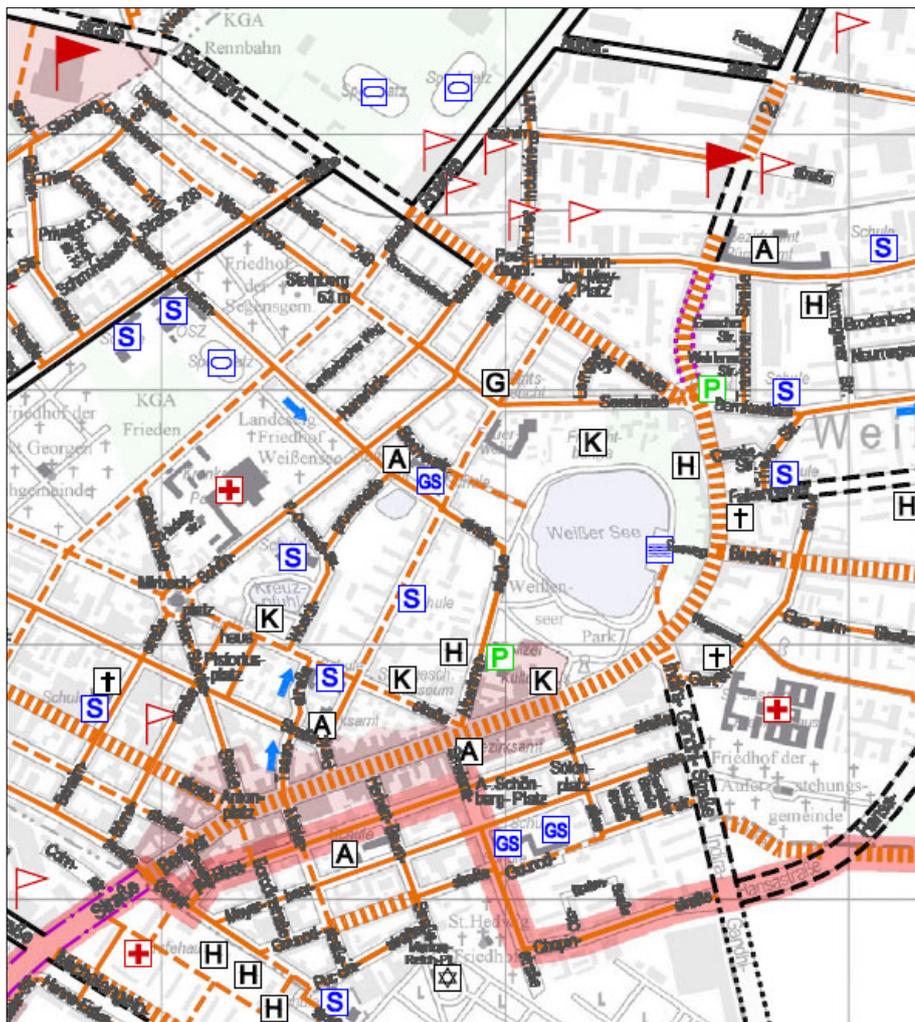
Bezirkliche „Inselkarten“ sollten vermieden werden, da sie nicht den Nutzerbedürfnissen entsprechen; vielmehr sollten Informationen zu den Nachbargebieten mit in die Karte aufgenommen werden. Anzustreben ist weiterhin eine Vereinheitlichung der Darstellungsweise in allen Bezirken. Angesichts der nur begrenzt vorhandenen bezirksübergreifenden Informationsgrundlagen und der voneinander abweichenden Grundkarten der bezirklichen Vermessungsämter müssen diesbezüglich jedoch Abstriche hingenommen werden. Die Fahrradkarte ist von Zeit zu Zeit zu aktualisieren, um mit den Fortschritten bei der Herstellung der Radverkehrsinfrastruktur Schritt zu halten.

Mit der fortschreitenden Fertigstellung des Routennetzes sollte dieses auch durch weitere Informationsmedien breiter kommuniziert werden. Dazu gehört insbesondere die Auf-

nahme der Routen in extern publizierte Medien wie Fahrradkarten und -führer.

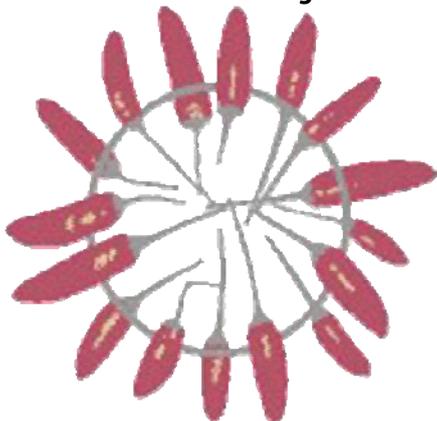
Für einzelne durchgehend befahrbare Routen können nach dem Vorbild der Routen des Hauptnetzes Informationsblätter, auch zum Internet-Download, hergestellt werden. Zeitnahe Presseberichte zur „Einweihung“ einer Route oder zu einem wichtigen Lückenschluss können ebenso zur Publizierung der Routen beitragen wie Hintergrundberichte zu dadurch möglich gewordenen Erkundungstouren im Bezirk. Anders als bei der Ausschilderung können diese Kommunikationsformen durch eine öffentlichkeitswirksame Benennung der Routen unterstützt werden.

Anzustreben ist schließlich auch eine Berücksichtigung der fertig gestellten Routen in den im Internet verfügbaren Routenplanern und in den (auf die besonderen Anforderungen des Radverkehrs noch abzustimmenden) GPS-Systemen.



Bestandskarte als Grundlage für eine Fahrradkarte des Bezirks.

4. Zusammenfassung



Die vorliegende Arbeitshilfe wurde im Rahmen des EU-Projektes „SpiCycles“ durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beauftragt. Sie hat eine doppelte Aufgabe. Zum einen entwickelt sie für den Bezirk Pankow von Berlin als „Pilotbezirk“ ein Konzept für ein Fahrradrouten-Nahbereichsnetz, das als Grundlage für weitere Planungen im Bezirk zur Förderung der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr dienen soll. Zum anderen soll die Arbeitshilfe durch ausführliche Erläuterung der Vorüberlegungen und Arbeitsschritte zur Aufstellung eines solchen Konzeptes zugleich als Leitfaden für andere Bezirke, und nicht zuletzt auch für andere EU-Partnerstädte mit vergleichbaren Zielen nutzbar sein.

Die Planung von Nahbereichsrouten für den Radverkehr fügt sich in das übergeordnete verkehrsplanerische Zielsystem der Stadt ein, das u.a. mit dem Stadtentwicklungsplan Verkehr und der „Radverkehrsstrategie für Berlin“ auf eine verstärkte Förderung der nicht motorisierten Verkehrsarten setzt. Mit der Ausweisung von Nahbereichsrouten soll die Erreichbarkeit von Zielen im Stadtgebiet verbessert, die Orientierung erleichtert und die Motivation zum Umstieg auf das Fahrrad erhöht werden. Darüber hinaus soll das Konzept helfen, künftige Maßnahmen auf Projekte mit besonders hohem Radverkehrsnutzen zu konzentrieren.

Die Erarbeitung bezirklicher Radverkehrsplanungen kann in Berlin auf eine Vielzahl von vorhandenen Planungen und Informationen zurückgreifen. Wesentliche Vorgabe ist das bereits 1995 durch das Abgeordnetenhaus beschlossene Fahrradrouten-Hauptnetz der Stadt, das seitdem schrittweise umgesetzt wird. Dieses soll durch enger geknüpfte bezirkliche Netze ergänzt werden, die vor allem alltägliche Wege im Nahbereich abdecken. Auch die vorhandenen oder geplanten touristischen Radwege können auf Teilabschnitten für Nahbereichszwecke genutzt werden.

Als Informationsgrundlagen für die Entwicklung eines Routennetzes stehen einerseits allgemeine Untersuchungen über Zielgruppen, Wegezwecke und Verlagerungspotenziale und über das Routenwahlverhalten von Radfahrern zur Verfügung, andererseits speziell für Berlin Fahrradstadtpläne, internet-basierte Routenplaner, eine detaillierte Polizeistatistik der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung sowie - seit kurzem - systematisch aufbereitete Zählungen des Radverkehrs an einer zunehmenden Zahl von Straßenquerschnitten.

Für eine grobe Einschätzung der potenziellen Quellen und Ziele sowie – darauf aufbauend – der „Wunschlinien“ des Radverkehrs können allgemein zugängliche statistische Informationen zur Verteilung der Wohnbevölkerung, der Arbeitsplätze und der Verkaufsflächen sowie zu den Schülerzahlen und zu den öffentlichen Einrichtungen entsprechend aufbereitet werden. Die zurzeit im Rahmen der Gesamtverkehrsprognose vorbereitete rechnerische „Modellierung“ des Radverkehrs wird dazu weitere Hilfestellungen geben.

Die verfügbaren Bewertungen des vorhandenen Netzes an fahrradgeeigneten Straßen und Wegen mussten im Beispielgebiet Pankow dagegen durch umfangreiche Befahrungen und Kartierungen nach eigenen Bewertungskriterien zu deren „Routentauglichkeit“ ergänzt werden, um eine ausreichend differenzierte Grundlage für die Umlegung der Wunschlinien auf das Netz zu gewinnen. Mit dem Tiefbauamt des Bezirks wurden sowohl die anstehenden Straßenbauplanungen als auch die voraussichtlich in absehbarer Zeit nicht lösbarer Problempunkte im Netz ausführlich diskutiert.

Auf dieser Informationsbasis sieht das Nahbereichskonzept - ergänzend zu den festgelegten Hauptrouten – zwölf bezirkliche Fahrradrouten vor, die die wichtigen Quellen und Ziele des Alltagsverkehrs in Pankow auf fahrradfreundlichen Wegen miteinander verbinden. Die meisten dieser Wege sind bereits vorhanden und gut befahrbar. Ihre Verknüpfung zu einem Netz setzt jedoch noch einige Lückenschlüsse sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit voraus: gut befahrbare Oberflächen, sichere Querungsmöglichkeiten, Dämpfung der Kfz-Geschwindigkeiten, Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, aber auch Hilfen zum Auffinden der jeweils günstigsten Route, z.B. durch Fahrrad-Wegweisung und einen detaillierten bezirklichen Fahrradstadtplan.

Zum Nahbereichskonzept gehören deshalb auch eine Karte der Handlungserfordernisse und eine Maßnahmenliste mit Angabe von Prioritäten.

Die hier gewählte, zwar informationsgeleitete, aber dennoch eher pragmatische Methode der Konzeptentwicklung greift bei der Festlegung der Wunschlinien und der Bewertung verschiedener Umlegungsvarianten auf die aus den Netzbefahrungen gewonnenen eigenen Erfahrungen und Einschätzungen der Bearbeiter zurück. Zur Plausibilitätskontrolle, aber auch zur Verbesserung der Akzeptanz des Konzeptes wurden deshalb „Radverkehrsexperten“ sowohl aus der Verwaltung als auch aus interessierten Nutzerkreisen in die Erarbeitung einbezogen.

Dazu wurden in einem einleitenden Workshop mit einem stadtweiten Teilnehmerkreis zunächst der Untersuchungsansatz und die Methode diskutiert. Im Verlauf der weiteren Bearbeitung wurden dann im Rahmen von zwei „Projektgesprächen“ im Bezirk zunächst das Wunschliniennetz und dann das vorgeschlagene Routenkonzept zur Diskussion gestellt. Aus dem ersten Projektgespräch und dem Rücklauf der erbetenen Änderungs- und Ergänzungsvorschläge konnte eine Reihe von Anregungen in das Konzept eingebracht werden. Das zweite Gespräch wurde vor allem für Nachjustierungen im Detail genutzt.

Der Konzeptentwurf wurde dann dem Ausschuss für öffentliche Ordnung, Verkehr und Verbraucherschutz der Bezirksverordnetenversammlung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung übergeben und erläutert. Ein zweiter Workshop zur Vermittlung der Ergebnisse - wiederum an einen stadtweiten Interessentenkreis - ist vorgesehen.

Die Umsetzung des Konzeptes liegt jetzt schwerpunktmäßig beim Bezirk.



5. Routensteckbriefe

Pankow-Route Pa1: „Blankenfelde-Express“

Routenbeschreibung

Die Route Pa1 ist eine der vier Radialen, die die innere Stadt mit den äußeren Ortsteilen und mit Zielen jenseits der Stadtgrenze verbindet. Sie nutzt im südlichen Abschnitt die vorhandenen Radverkehrsanlagen entlang der Schönhauser Allee und der Berliner Straße und verbindet die Aufkommensschwerpunkte in diesem Bereich mit dem Pankower Zentrum um die Breite Straße und den U- und S-Bahnhof. In nördlicher Fortsetzung führt sie auf ruhigen Nebenstraßen am Schloss Schönhausen vorbei, quert den Ortskern von Niederschönhausen und die Wohngebiete bis zum Nordend, um über die Kastanienallee wieder die B96a zu erreichen, der sie - vorbei an der Botanischen Anlage, durch das Dorf Blankenfelde - bis zur Stadtgrenze bei Schildow folgt.

Verkehrsbedeutung

Der innere Abschnitt der Route zwischen Prenzlauer Berg und Niederschönhausen / Nordend verbindet Wohngebiete überwiegend hoher und mittlerer Dichte untereinander, mit dem historischen Zentrum Berlins und mit wichtigen bezirklichen Zentren. Auf der Strecke und im unmittelbaren Umfeld liegen eine große Zahl weiterer für den Radverkehr interessanter Fahrtziele sowie mehrere S- und U-Bahnhöfe mit einem starken Bike-and-Ride Aufkommen. Über Verknüpfungen mit anderen Routen, die sich in diesem Abschnitt bündeln, wird die Route darüber hinaus auf Teilstrecken für andere wichtige Verbindungen im Bezirk in Anspruch genommen. Dieser Routenabschnitt wird daher aus Sicht der Nahbereichsplanung als vorrangig eingestuft.

Auf dem äußeren Routenast zwischen Nordend, Blankenfelde und Stadtgrenze ist aufgrund der geringen Siedlungsdichte im Einzugsbereich und der großen Entfernungen mit einem relativ geringen Radverkehrsaufkommen im Alltagsverkehr zu rechnen. Der Teilabschnitt wird deshalb als nachrangig eingestuft. Für den Freizeitverkehr bietet diese Teilstrecke jedoch eine schnelle und einfache, wenn auch verkehrsbelastete Verbindung mit Zielen im Umland sowie im Landschaftsraum des Barnim (Botanische Anlage, Blankenfelde, Lübars, Arkenberge).

Handlungsbedarf und Realisierungshorizont

Der Handlungsbedarf auf dieser Route konzentriert sich auf die Berliner Straße zwischen Bahnhof und Anger, die zugleich Bestandteil des Fahrradrouten-Hauptnetzes ist, die Querung des Ortskerns Niederschönhausen sowie auf die Blankenfelder Straße im Bereich der Friedhöfe. In der Berliner Straße ist eine Realisierung der erforderlichen Maßnahmen bereits absehbar. Mit einer Asphaltierung des Güllwegs in Niederschönhausen und einer Verbesserung der Querungsmöglichkeit über die Hermann-Hesse-Straße könnte dann eine durchgehend gute Befahrbarkeit bis zur Blankenfelder Straße erreicht werden.

Orientierung

Durch ihre streng radiale Ausrichtung und Nutzung von Straßen, die bereits für den Kfz-Verkehr gut ausgeschildert sind, ist die Route in großen Teilen selbsterklärend. Eine Wegweisung wird jedoch empfohlen für den Abschnitt zwischen dem Ortskern Pankow und dem Nordend, auf dem die Route über Nebenstraßen geführt wird und nicht ohne weiteres auffindbar ist, außerdem an den Verknüpfungspunkten mit anderen Haupt- und Bezirksrouten. Als Zielangaben bieten sich an: Schönhauser Allee, U/S Pankow, Pankow Kirche, Niederschönhausen, Nordend, Botanische Anlage, Blankenfelde, Schildow.

5. Routensteckbriefe

Pankow-Route Pa2: „Buchholz-Express“

Routenbeschreibung

Die Route Pa2 ist eine der vier Radialen, die die innere Stadt mit den äußeren Ortsteilen und mit Zielen jenseits der Stadtgrenze verbindet. Sie verbindet die Aufkommensschwerpunkte im Wedding und Teilen der westlichen Innenstadt über die Wollankstraße mit dem Bezirkszentrum von Pankow und führt von dort aus weiter - gleichlaufend mit der Hauptroute RR6 über den Schloßpark Schönhausen zur Pasewalker Straße. Der Ausfallstraße folgend erreicht sie den Ortskern von Französisch Buchholz, der der Länge nach durchfahren wird, und führt, immer entlang der Ausfallstraße, am Industriegebiet Pankow-Nord vorbei zur Stadtgrenze bei Schönerlinde.

Verkehrsbedeutung

Der innere Abschnitt der Route zwischen dem Bahnhof Wollankstraße und der Pankower Kirche ist Teil einer wichtigen überbezirklichen Verbindung, die im Wedding ihre Fortsetzung findet, und weist zugleich eine hohe Einwohnerdichte im Einzugsbereich sowie Ziele mit bezirksweitem Einzugsbereich auf; seine Verkehrsbedeutung ist entsprechend hoch.

Die Fortsetzung bis zur Pasewalker Straße wurde bereits im Zuge der Realisierung der Hauptrouten fahrradfreundlich ausgebaut. Die Pasewalker Straße und in ihrer Verlängerung die Berliner Straße bieten eine kurze und einprägsame Verbindung des in den letzten Jahren stark angewachsenen Ortsteils Französisch Buchholz mit den südlichen Teilen des Bezirks und mit der Innenstadt; auch dieser Abschnitt der Route Pa2 wird deshalb als vorrangig eingestuft.

Auf dem äußeren Routenast zwischen der Bucher Straße und der Stadtgrenze ist aufgrund der relativ großen Entfernungen zu möglichen Quell-/Zielbereichen, die überwiegend bereits im Umland liegen, mit einem geringen Radverkehrsaufkommen im Alltagsverkehr zu rechnen. Der Teilabschnitt wird deshalb als nachrangig eingestuft. Auch für den Freizeitverkehr ist diese Teilstrecke nur von begrenztem Interesse.

Handlungsbedarf und Realisierungshorizont

Dringender Handlungsbedarf besteht in der Wollankstraße; entsprechende Planungen liegen vor, mit einer Umsetzung ist in absehbarer Zeit zu rechnen. Südlich der Pankower Kirche fehlt noch ein kurzer, schwierig zu realisierender Lückenschluss. Handlungsbedarf besteht weiterhin fast auf gesamter Länge der Ausfallstraße von der Panke bis einschließlich der Ortsdurchfahrt Französisch Buchholz. Für die Pasewalker Straße steht ein Umbau unter Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen unmittelbar bevor, so dass die Route bei Beendigung der genannten Baumaßnahmen bis zum Ortseingang Französisch-Buchholz fast durchweg gut befahrbar zur Verfügung stehen wird.

Auf der weiterführenden Berliner Straße und der Hauptstraße im Ortskern von Französisch Buchholz ist eine Verbesserung der Situation dagegen nicht absehbar. Ggf. könnte nach einem anstehenden Ausbau der Triftstraße diese als Teil-Umfahrung genutzt werden, ergänzt um eine etwas umwegige Umfahrung auch des südlichen Ortskerns bis zur Einmündung der Rosenthaler Straße in die Pasewalkerstraße, die als Ergänzungsstrecke im Routennetz enthalten ist, jedoch nicht in das eigentliche Netz aufgenommen wird, da sie die Ziele im Ortskern verfehlt.

Orientierung

Die Route Pa2 folgt überwiegend gut ausgeschilderten Verkehrsstraßen. Im Rahmen der ohnehin vorgesehenen Wegweisung für die Hauptroute RR6 sollte auf die über die abzweigenden Äste der Pa2 erreichbaren Ziele hingewiesen werden (Rathaus Pankow, S Wollankstraße und Gesundbrunnen im Süden, Fr. Buchholz und Schönerlinde im Norden). Eine separate Fahrrad-Wegweisung ist außerdem angebracht an den Verknüpfungspunkten mit anderen Routen, soweit diese bereits realisiert sind. Eine (ggf. temporäre) Wegweisung für die Umfahrung des Ortskerns von Französisch Buchholz sollte geprüft werden.